

Sommargångator som planeringsverktyg

– Exemplet Friisgatan i Malmö



Lisa Magnusson

Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitekturprogrammet
Alnarp 2018

Sommargångsgator som planeringsverktyg. Exemplet Friisgatan i Malmö

Summer pedestrian street as a planning tool. A study of Friisgatan in Malmö.

Lisa Magnusson

Handledare: Anna Jakobsson, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, Planering och Förvaltning.

Examinator: Karl Lövvie, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, Planering och Förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitekturprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2018

Omslagsbild: Åsa Svensson, sommargångsgatan på Friisgatan 2017

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Temporary places, pop-up, tactical urbanism, temporary use, tillfälliga platser, tillfällig landskapsarkitektur, temporära platser, planeringsprocess

SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Abstract

Temporary places have been used more frequently in a planning context during the last decade. An example of this is the temporary pedestrian street Friisgatan in Malmö which during the summer closed to car traffic to open up for other activities. The purpose of this thesis is to create the possibility for a discussion about using temporary places, like a summer pedestrian street, in a planning process and what possibilities and problems that comes with.

Temporary places within planning, with the focus on summer pedestrian streets, is in this thesis discussed with the help of a literature study about what temporary places are, how several reasons has created the conditions for an increasing making of temporary places within planning and how planners can use temporary places. The literature study is followed by a description and analysis of the summer pedestrian street Friisgatan in Malmö, how the planning was done, how the project came out and what place it has in a longer time perspective.

The discussion presents both possibilities and problems in using summer pedestrian streets in a planning process. The clearest possibilities are the opportunities to include more voices in the planning process. Also, the potential to test is one of the greatest possibilities. The most noticeable problems with using summer pedestrian streets in a planning process are firstly that the temporary solution might replace or delay long-term investments. Secondly there might be a problem when there is uncertainty about what traffic rules are applied, something that might create distrust for urban planners. However, the amount of possibilities seems to be greater than the amount of problems in using summer pedestrian streets as apart of a planning process.

Sammandrag

Tillfälliga platser har under de senaste tio åren börjat användas allt mer i en planeringskontext, ett exempel på detta är den tillfälliga gågatan Friisgatan i Malmö som under sommarmånaderna stängdes av för biltrafik för att öppna upp för andra aktiviteter. Syftena med arbetet är att skapa underlag till diskussion kring fördelar och nackdelar med tillfälligt platsskapande, likt sommargångator. Samt om tillfälliga platser, likt sommargångator kan utvecklas och användas i framtiden.

Tillfälliga platser inom planering, med fokus på sommargångatan Friisgatan behandlas i arbetet av en litteraturstudie kring vad tillfälliga platser är, hur flera faktorer skapat förutsättningar för ett ökat tillfälligt platsskapande samt hur planerare kan gå tillväga för att använda sig av tillfälliga platser i planeringen. Litteraturstudien följs av en fallbeskrivning av Friisgatan som berättar hur Malmö Stad har arbetat.

Av diskussionen framkommer både för och nackdelar med att använda sommargångator i en planeringsprocess. De mest framstående fördelarna är möjligheten att inkludera fler aktörer i planeringsprocessen. Även möjligheten att testa är en av de stora fördelarna då det ökar sannolikheten att planeringsprocessen resulterar i en stad för människor att vistas och trivas i. Av nackdelarna var de mest påtagliga att det en tillfällig sommargångata kanske ersätter eller försenar investeringar på lång sikt och att inga riktiga lösningar görs för gatan. Ett annat problem är den osäkerhet kring vilka trafikregler som gäller vilket kan sänka tilltron till de som planerar. Andelen fördelar verkar väga tyngre än nackdelar med att använda sommargångator som en del av planeringsprocessen.

Abstract

Sammandrag

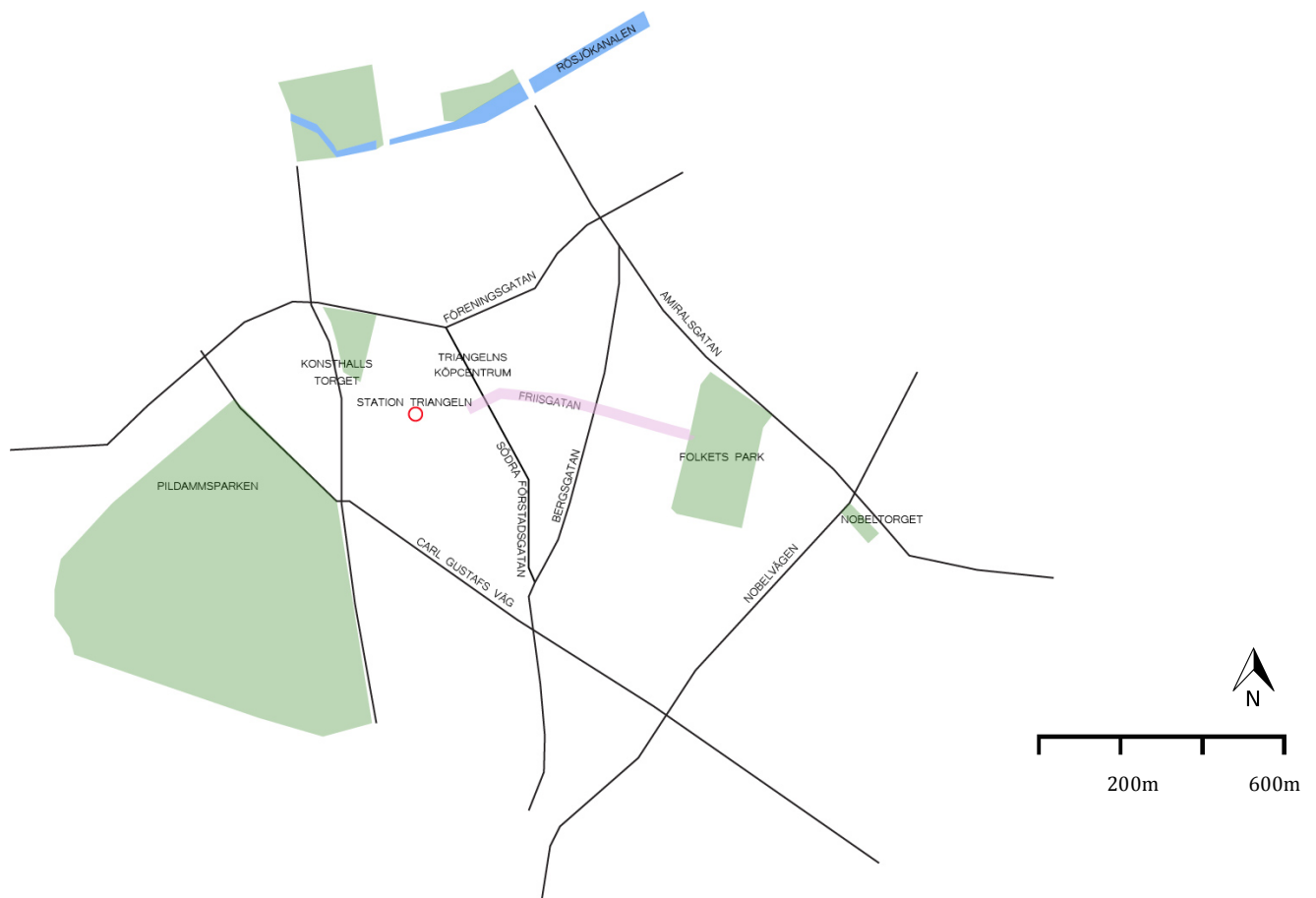
1. Inledning.....	6
Bakgrund.....	6
Mål och syfte.....	7
Material och metod.....	7
Avgränsningar och begreppsdefinitioner.....	8
2. Sommargågatans kontext.....	9
Gågatans bakgrund.....	9
Platsbegreppet.....	9
Definition av tillfälliga platser.....	10
1900-talets stadsplanering.....	11
Tillfälliga platser som en del av planeringsprocessen.....	13
4. Friisgatan som sommargågata.....	18
Förutsättningar och intentioner.....	18
Friisgatan under European Mobility Week (EMW).....	20
Friisgatan sommaren 2017.....	22
Friisgatan sommaren 2018.....	23
Utvärdering.....	24
5. Diskussion.....	27
Fördelar med att använda sommargågator i en planeringsprocess.....	27
Nackdelar med att använda sommargågator i en planeringsprocess.....	31
6. Avslutning.....	35
Avslutande reflektioner.....	35
Reflektioner kring arbetssätt och källmaterial.....	35
Vidare studier.....	35
7. Källförteckning.....	36
Otryckta källor.....	36
Muntliga källor.....	36
Elektroniska källor.....	36
Opublicerade rapporter.....	36
Tryckta källor.....	37

1. Inledning

Bakgrund

Under kursen Projekt 3 - Stora Landskap, vårterminen 2018 på landskapsarkitektutbildningen vid SLU Alnarp, arbetade vi landskapsarkitektstudenter med förslag till hur Malmö kan utvecklas inom socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart resande. Vi kom då i kontakt med många olika projekt varav ett var Friisgatan i Malmö där gatan under sommarmånaderna 2017 och 2018 stängdes av för fordonstrafik och möblerades för att ge plats åt en gågata. Användningen av sommargångator ökar för varje år, Stockholm Stad gör under sommaren 2018 sin största satsning hittills med totalt 11 sommargångator (Stockholm Stad, online, 2018) och mindre orter, som Jönköping, skapar under sommaren sina första tillfälliga gågator (Svensk Byggtjänst, online, 2018).

Jag började utifrån detta fundera på hur tillfälliga platser skapas och används i städer. Jag funderade också på, hur inte bara privata initiativ togs, utan även hur yrkesverksamma inom planering och gestaltning verkar använda tillfälliga platsbildningar som sommargångator som ett verktyg i sitt arbete. Hur kan tillfälliga platser, som sommargångator, användas i en planeringsprocess och vilka för och nackdelar finns det med det?



Friisgatan är belägen i centrala Malmö och stängdes sommaren 2017 och 2018 av för biltrafik för att tillfälligt öppna upp för fotgängare och cyklister. Illustration: Lisa Magnusson, maj 2018.

Mål och syfte

Detta kandidatarbete har som mål att undersöka ett planeringsperspektiv kring tillfälliga platser i städers gaturum utifrån exemplet Friisgatan. Målet är också att diskutera den tillfälliga platsens betydelse i planeringen och undersöka vilka fördelar och nackdelar som finns med planering och skapande av platser med en tillfällig tidsram. Syftena är att skapa underlag för en diskussion kring tillfälligt platsskapande som planeringsverktyg samt om, eller hur, dagens användning av tillfälliga platser, likt exemplet Friisgatan, eventuellt kan användas och utvecklas i framtiden.

Material och metod

Metoden består av två delar där första delen är en litteraturstudie som sedan byggs på av en fallbeskrivning och analys över Malmö stads arbete med sommargågatan Friisgatan. Projektet på Friisgatan har pågått sedan 2016 och har nyligen förlängts till 2020. I fallbeskrivningen ingår semistrukturerade intervjuer med Olof Rabe, projektsamordnare som var med vid projektets start och det första året Friisgatan reglerades som tillfällig gånggata. En semistrukturerad intervju görs också med Elin Einarsson, landskapsarkitekt och projektledare för sommargågatan på Friisgatan 2017 och 2018 som har arbetat med Friisgatan i flera år och även varit med och tagit fram utredningar som lett fram till projektet. Intervjuerna kompletteras med Malmö stads utvärderingar och utredningar utförda av det internationella marknadsundersökningsföretaget Ipsos efter sommargågatan 2017. Egna platsbesök och informationssökningar i media utgör också en del av materialet som har samlats in. Materialet har analyserats utifrån litteraturen som tas upp i litteraturstudien för att hitta fördelar och nackdelar med sommargågatan i en planeringskontext.

Litteraturstudien har fokus på tillfälliga platser och hur de kan användas i planering. Sökning efter litteratur har genomförts på sökmotorerna Primo på SLU, Libsearch vid Malmö Universitet samt Google Scholar. Sökord som använts är *temporary places, pop-up, tactical urbanism, temporary use, tillfälliga platser, tillfällig landskapsarkitektur, temporära platser*. För att få underlag gällande planering med fokus på sommargångator har sökord också varit *urban planning, urban space, gångator* och *trafikreglering*. Stor hjälp har även varit att studera källförteckningar från arbeten som berör liknande ämnen. I litteraturstudien har jag använt mig av två huvudkällor för att diskutera fördelar och nackdelar med tillfälliga platser inom planering. *The Temporary City* av Bishop och Williams samt *Urban Catalyst* av Misslwitz, Oswalt och Overmyer.

Fokus på användning av tillfälliga platser i planering ligger inte enbart på gaturum utan flera sorters tillfälliga platsskapande men delar skulle kunna appliceras på gångator. All litteratur förutom Stockholm Stads riktlinjer behandlar exempel utanför Sverige, framförallt från USA och Tyskland. Eftersom Sveriges kommunstyre som beslutar över allmän platsmark liknar situationer i tyska och amerikanska städer kan verktygen diskuteras i även i en svensk planeringskontext.

Peter Bishop är professor i stadsplanering vid The Bartlett School of Architecture och har många års erfarenhet av arbete inom planering i Storbritannien. Lesley Williams har studerat stadsplanering vid The Bartlett School of Architecture. *The temporary City* tar upp tillfälliga platser och dess plats i en bred planeringskontext. *Urban Catalyst* är

skriven av arkitekterna Philipp Oswalt, Philipp Misselwitz och landskapsarkitekten Klaus Overmyer. Författarna arbetade framförallt i Berlin under 2001-2003 med ett EU-initierat forskningsprojekt gällande tillfällig användning av outnyttjade områden i staden. Arbetet ledde senare till boken med namnet *Urban Catalyst*. Författarnas erfarenhet kring tillfälliga projekt har bidragit till en bredare förståelse kring vad Friisgatan som tillfällig gågata kan skapa för fördelar och nackdelar i en planeringskontext.

Dessa källor är utvalda för att författarna har arbetat och studerat planering av både permanenta och tillfälliga projekt och därför bedöms ha en nyanserad bild av hur tillfälliga platser kan fungera i en planeringsprocess. Då det inte finns jättemycket skrivit om ämnet har valet av litteratur också inspirerats mycket av andra arbeten, som behandlar liknande ämnens, val av litteratur.

Olika perspektiv och förslag kring sätt att använda tillfälliga platser inom planering diskuteras med utgångspunkt i böckerna *Tactical Urbanism* (2015) och *Urban Catalyst* (2013). Olika sätt att använda tillfälliga platser inom planering hämtas även i artiklarna *Temporary uses as means of experimental urban planning* (2012) av Pano Lehtovuori, professor i planeringsteori vid Tekniska universitetet i Tampere och Sampo Ruoppila, forskningschef för urbana studier vid universitetet i Turku. Samt *Planning for the Unplanned* (2006) av Nicole Blumner, arkitekt utbildad vid Yale University och Cornell University. Slutligen presenteras Stockholm Stads arbete med riktlinjer för sommargåtor.

Avgränsningar och begreppsdefinitioner

Tillfälliga platser kan uppstå på många olika sätt. När begreppet används i uppsatsen kommer definitionen av Bishop och Williams användas som syftar till platser som medvetet skapats för att enbart existera eller användas på ett specifikt sätt under en viss tidsperiod.

Detta arbete behandlar främst tillfälliga platser som en del av kommunala planeringsprocesser och kommer inte undersöka tillfälliga platser ur privata aktörers perspektiv. Gällande fallbeskrivningen om Friisgatan har fokus lagts på planeringen av projektet och dess roll i en planeringsprocess och inte kring gestaltningen av platsen.

Begreppet planerare syftar till flera personer som yrkesmässigt arbetar med gestaltning planering och förvaltning av utvecklingsområden, såväl som befintliga miljöer. Yrkesgrupperna kan då vara arkitekter, stadsplanerare, landskapsarkitekter och andra inblandade i utvecklingen av stadens fysiska struktur.

2. Sommargågatans kontext

Gågatans bakgrund

För att redogöra varför konceptet sommargågata överhuvudtaget finns behövs en tillbakablick på hur planeringen av våra gator har sett ut sedan bilen blev en del av dem. Bilens ökning under andra halvan av 1900-talet hade stor inverkan på hur våra gator och städer planerades. Under 1950-talet femdubblades antalet bilar i Sverige vilket ledde till den högsta biltätheten i Europa (Lundin, 2008, s. 21). Gator som tidigare hade präglats av ett långsamt tempo, för cykel, spårvagn och fotgängare, dominerades nu av tät fordonstrafik. Stadsutvecklingen hann inte med bilens sabba framfart och trafikolyckor, buller, avgaser och trängsel blev snabbt stora problem (Lundin 2008, s. 22). Som en motreaktion till detta började tankar ta form kring planering av platser som skilde människor från bilen. Till en början leddes genomfartstrafik om runt städer och i mitten på 1960-talet tog anläggandet av gånggator fart runtom i landet (Svensson, 2001, s.10). Utvalda gator blev då helt fria från fordonstrafik, något som många näringsidkare var mycket kritiska till då de ansåg att framkomligheten med bil var essentiell för en fungerande handel (Svensson, 2001, s.10). Utvecklingen kring gånggator i Malmö har gått uppåt sedan Södergatan öppnade upp som den första gånggatan 1978 och de har idag blivit platser som är intressanta för detaljhandel, investerare, politiker och planerare (Kärrholm, 2012, s. 45-47).

Mindre orter hade större problem med att behålla gånggator som områden för handel då oro fanns att handeln skulle minska om gatan blev gånggata. En oro som finns än idag, 2008 fick gånggatan i Sölvesborg öppna upp för biltrafik igen då det var svårt att behålla gatan som en viktig plats för handeln (Kärrholm, 2012, s. 44-45). Vid anläggandet av en gånggata är det därför viktigt att först se till att gatan uppfyller vissa kriterier som till exempel god kommunikation till andra målpunkter, detaljhandel snarare än livsmedel och att gånggatorna är stora nog att attrahera detaljhandel (Kärrholm, 2012, s. 44-45).

Transportstyrelsen avgör vilka riktlinjer som gäller för användningen av gånggator utifrån ett uppdrag av Näringsdepartementet. Motorfordon får inte köra på gånggator förutom vid några undantag. Dessa är vid varuleveranser, transporter av gods och personer till och från boende på gånggatan samt transporter av sjuka eller rörelsehindrade. Ytterligare undantag finns vid transport av gäster till eller från hotell eller liknande. De fordon som trots allt får köra på gånggata har väjningsplikt mot fotgängare, får här inte köra i högre hastighet än gångfart och får endast parkera på anordnade parkeringsplatser (Transportstyrelsen, online, u.d). Dessa regler gäller även för sommargånggatan.

Platsbegreppet

Yi-Fu Tuan beskriver att en plats existerar i många olika skalor och att det kan vara en fåtölj såväl som hela jorden (Tuan, 1997, s. 149). En plats skapas och blir en konkret verklighet när vår upplevelse av den är total. Detta genom att uppleva platsen aktivt och reflekterande och med alla sinnen och tidigare erfarenheter (Tuan, 1977, s. 18). Tuan diskuterar även relationen mellan tid och plats och lyfter tre olika sätt de kan vara relaterade: Tid som en rörelse och plats som en paus i en ström av tid; plats som ett minne av tid som har gått; och en koppling till plats som en funktion av gången tid, förklarat med frasen "It takes time to know a place" (Tuan 1977, s. 179).

Mattias Kärrholm, professor i arkitektur vid Lunds Universitet, diskuterar hur människor ofta upplever rum genom association till andra platser av liknande sort (Kärrholm, 2012, s. 59). Ett exempel på detta är att känna igen en plats som ett bibliotek och därefter bete sig på ett visst sätt. Hur vi uppfattar vilken typ av plats det är har mycket att göra med vilka material som utgör platsen och att olika material uppkallar olika känslor och tankar som passerar genom kroppen och resulterar i ett visst typ av beteende (Kärrholm, 2012, s. 59). Vidare menar Kärrholm att materialen och förhållande på platsen kan ändras och fortfarande associeras med samma typ av plats som innan, men att allt för många förändringar bryter associationen (Kärrholm, 2012, s. 60).

Kärrholm kallar associerade platser för "territoriella sorter" och argumenterar för att andra sorter kan adderas till tidigare platser och över tid skapa ett skifte mellan olika territoriella sorter (Kärrholm, 2012, s. 60). Ett exempel på detta, enligt Kärrholm, är västra hamnen i Malmö. Det som tidigare varit en kaj är idag en populär badplats. Alltså kan användandet av territoriella sorter spela en stor roll i att stabilisera en viss typ av användning på en plats. Genom att väva in andra territoriella sorter och därmed andra associationer finns stora möjligheter att etablera nya och flera olika sätt att agera på platsen menar Kärrholm (Kärrholm, 2012, s. 60).

Andrea Kahn, adjungerad professor i stadsplanering vid Colombia University Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, undersöker tillsammans med Carol J. Burns, begreppet plats i *Site Matters* (2005) genom att lyfta tankar kring detta från arkitekter, planerare, konstnärer och designers. De ställde sig frågan, vad är en plats? Svaret på frågan menar de alltför ofta är något som finns inom utsatta gränser och som är skiljer sig mot sin omgivning (Burns och Kahn, 2005, s. 5). Denna förklaring, menar Kahn och Burns, är mycket förenklad och fortfarande en utgångspunkt för studenter och yrkesverksamma då de ofta får en tydligt avgränsad plats att utföra ett projekt på (Burns och Kahn, 2005, s. 5).

Ett av kapitlen i boken, *Defining Urban Site*, är skrivet av Kahn själv och har utgångspunkten att det är en omöjlig uppgift att definiera en plats. Kahn skriver att gränser, som ofta ses som definitionen av en plats, är omöjliga att rita utan att de samtidigt överlappar en mängd andra gränser (Burns och Kahn, 2005, s. 281-282). Hon beskriver ett exempel där en ny byggnad byggs i New York. Byggnaden i sig har en fast avgränsning men påverkar genom sin uppkomst områden i sin närhet. Tillexempel får tunnelbanestationen närmast byggnaden fler resenärer och avloppssystemet allt större belastning vilket gör att nya investeringar måste göras. Gränsen där den nya byggnaden slutar få effekt på andra platser är omöjlig att dra (Burns och Kahn, 2005, s. 284-285). På så vis är det svårt att se en plats som ett avgränsat utrymme eftersom människorna som använder den använder platsen i relation till andra platser och planeringen av den påverkar områden och platser runtomkring.

Definition av tillfälliga platser

Begreppet tillfälliga platser berör en mängd olika typer av platser och händelser och kan beskriva såväl marknader och festivaler som byggandet av kåkstäder (Bishop 2015, s. 136) och odling på övergivna tomter (Német och Longhorst 2013, s. 143). Definitionen av en tillfällig plats är på många sätt problematisk eftersom alla platser egentligen är tillfälliga, men att vissa platser existerar under kortare tid än andra (Német och

Longhorst 2013, s. 143). Ett hus som står på en tomt i 100 år och sedan rivs är tillfälligt i en längre tidsaspekt. Bishop och Williams diskuterar definitionen av tillfälliga platser och skriver att en tillfällig plats inte avgörs av dess skala, om den är informell eller formell eller vad den används till. Inte heller definieras den av under hur lång tid platsen finns. Vad som däremot spelar roll är med vilka intentioner platsen används eller har upprättats (Bishop och Williams 2012, s. 5). Den tillfälliga användningen läggs på med medvetenhet att platsen ska vara just tillfällig och därmed existera enbart under en viss tid (Bishop och Williams 2012, s. 5; Német och Longhorst 2013, s. 143). Här kan flera territoriella sorter läggas på varandra och en ny tillfällig sort läggas på en redan befintlig.

Tillfälliga platser kan vara av olika karaktär; de kan finnas endast en gång, de kan återkomma och de kan förflytta sig till andra platser vid andra tidpunkter (Lehtovuori och Ruoppila 2012, s. 30). Platser som skapas tillfälligt är ofta av en enklare karaktär, men detta betyder inte att de är mindre viktiga och behandlar mindre frågor än permanenta projekt. Tvärtom kan de lyfta stora frågor framförallt när det kommer till medborgardeltagande och alltför programmerad arkitektur (Kahn, 2015, s. 73).

Tillfälliga platser kan tillföra ytterligare en dimension till begreppet plats. I boken *Urban Catalyst* dokumenteras ett samtal mellan Margaret Crawford, professor i arkitektur vid University of California Los Angeles, och Tobias Arnborst, arkitekt och urban designer. Crawford nämner att tid är en lika viktig faktor som platsbegreppet och när man studerar tillfälliga platser närmare ser man hur viktiga de är. Hon menar att det från tillfälliga platser finns viktiga lärdomar kring att förstå, strukturera och manipulera tid i rum framförallt när det kommer till att genom en tillfällig aktivitet på en fysisk plats visa önskan om förändringar i samhället (Misselwitz, Oswalt och Overmyer 2015, s. 156). Tidens betydelse medför att andra associationer till platsen skapas eftersom den är just tillfällig. Det sker både genom att fler territoriella sorter adderas och genom att tiden är begränsad.

Kärrholm lyfter att det framförallt är i områden där fotgängare tar plats som det finns möjlighet till många olika territoriella sorter. Gångator och torg utan motortrafik har blivit en scen för temporära territorier där olika sorters aktiviteter kan överlappa så som event, uteserveringar och marknader. Detta i kontrast till platser som domineras av motortrafik som tenderar att vara långt mer fixerade i sin möblering och den aktivitet som tar plats där (Kärrholm, 2012, s. 59-61). Bishop och Williams argumenterar med ett liknande resonemang. Platser med mindre regleringar och större flexibilitet kring vem som äger platsen verkar öka skapandet av tillfälliga platser. Andra faktorer som spelar stor roll är att platsen är centralt belägen och då ofta platser som är i kanten av områden med intensiv aktivitet då det tenderar att vara billigare och lättare att etablera tillfälliga projekt där (Bishop och Williams, 2012, s. 214). En tillfällig plats existerar inte endast på den fysiska plats den tar upp utan, som Kahn skriver, kommer en tillfällig plats likt alla platser även att påverka de platser som är i relation till den och att som planerare se den som avgränsad kommer inte ge en fulländad bild av situationen.

1900-talets stadsplanering

För att förstå varför tillfälliga platser i allt högre grad har blivit uppmärksammade av både privata och offentliga aktörer presenteras här en redogörelse kring vad som kan ha gett upphov till fenomenet. 1900-talet beskrivs av arkitekturhistorikern Olle Svedberg

som "planerarnas århundrade". Beskrivningen är en kontrast till 1800-talet som dominerats av arkitekten (Svedberg, 1988, s. 11). Han menar att arkitektur under tidigt 1900-tal tog en vändning både inom utbildning och utformning. 1800-talets arkitektur utgick från ärvda regler för arkitektonisk utformning där stort fokus legat kring mänskliga proportioner, avgränsade rum och detaljer (Svedberg, 1988, s. 11). 1900-talet beskriver han istället som en period där processen, planen och systemet verkar ha varit det viktigaste och där begreppet planering har sitt ursprung. Det var en tid då flera yrkesverksamma hade lämnat arkitekturens gestaltning för att istället arbeta allt mer med forskning och undersökning som underlag till mer storskalig planering (Svedberg, 1988, s. 11). Idealet inom arkitektur har enligt Misselwitz, Oswalt och Overmyer länge varit att skapa permanenta och absoluta platser med en vision om att de ska vara för evigt. Idealet lyfts genom ett citat från 1452 där Leon Battista Alberti definierar arkitektur. "Harmony and concord of all the parts achieved in such a manner that nothing could be added or taken away or altered except for the worse"

Albertis tankar kring arkitektur förklarar arkitekturidealet som det varaktiga och fasta (Misselwitz, Oswalt och Overmyer, 2015, s. 165). Bishop resonerar liknande kring drömmen om det permanenta och att vi alla strävar efter permanenta lösningar, livslång kärlek och varaktiga resultat. Han menar också att det finns en kritik mot motsatsen, det kortvariga, som något lägre i rang än det permanenta. Det som blir problematiskt, menar Bishop, är att världen tenderar att fungera precis tvärtom. I verkligheten är allting flytande och förändring är kanske det enda fenomenet som vi kan vara säkra på kommer bestå. Därför, menar han, kan tillfälliga platser ha en viktig roll inom planeringen (Bishop och Williams, 2012, s. 11).

Stor kritik har lyfts mot sättet att planera och bygga städer under 1900-talet. Jane Jacobs kritiserar i *Death and Life to Great American Cities* från 1961 hur fasta principer och mål har skapat modern stadsplanering och hur det inte har byggt upp städer utan istället brutit ner dem (Jacobs, 1961, s. 9). Hon lyfter att städer borde ses som stora laboratorier för försök inom stadsbyggnad som är menade att bli både misslyckade och lyckade (Jacobs, 1961, s. 9). Hon menar vidare att stadsplanerare borde ha lärt sig av testerna och även borde ha använt möjligheten att testa teorier, men att de istället har ignorerat vad försöken visat. Resultatet har istället blivit att de frångått att planera utifrån hur människor agerar och beter sig på olika platser (Jacobs, 1961, s. 9). I likhet med Jacobs resonerar Jan Gehl, arkitekt och professor i stadsplanering vid The School of Architecture in Copenhagen. Han menar att stadsplanering ofta är "too big, too tall, too fast" och att platser skapas på ett sätt som är långt ifrån vad människor själva uppfattar som meningsfulla och bekväma. Detta, skriver han, är till stor del för att besluten sker vid ritbordet och ofta är snabba och ogenomtänkta (Gehl, 2010, s. 55).

Sara Westin, forskare i kulturgeografi vid Institutet för bostads- och urbanforskning vid Uppsala Universitet, redogör i sin avhandling, *Planerat, alltför planerat*, kritik mot planeringen som hon hävdar styrs av ett alltför strängt överjag (Westin, 2012, s. 142). Hon talar om ett glapp mellan planerarens vision och verklighet och beskriver att sedan 1980-talet har uttryck som "stadsmässigt byggande" och "att bygga stad" varit i fokus för att motarbeta den kritik 1900-talets byggande har fått. I sina studier över nybyggda områden tycker sig inte Westin se den attraktiva, urbana, stadsdel som planerarna har beskrivit. Hon beskriver att hon istället alltför ofta ser en "spökstad" och "endast en avbildning av en stad" (Westin, 2012, s. 17-19). Med detta menar hon en stad utan spår

av mänskligt liv och puls. Bishop och Williams lyfter kritik mot dagens planering och menar att trots vetskapen om att staden inte har något slutdatum så fortsätter strategiska, långsamma planeringsprocesser där planer ofta blivit omoderna innan de blivit verklighet (Bishop och Williams, 2012 s. 19). De beskriver också arbetet med utvecklingen av städer som inflexibel och dåligt rustad för förändring. Samtidigt har tillfälliga aktiviteter och tillfälliga platsbildningar blivit en allt större del av våra städer. Kanske, menar de, representerar dessa tillfälliga platser att en önskad förändring kring användningen av mark och byggnader (Bishop och Williams, 2012 s. 19).

Tillfälliga platser som en del av planeringsprocessen

Tillfälliga platser är inte något nytt fenomen, tvärtom så har människor under alla tider skapat de strukturer de upplever sig ha saknat (Garcia och Lydon 2015, s. 25; Bishop 2015, s. 136). Det är inte heller nytt inom planeringen. I början av 1900-talet arbetade polisen i New York och London med så kallade Temporary Playstreets. Det var ett projekt som startade genom en konflikt om gaturummet, där fordonstrafiken började ta för sig av ytor som tidigare varit barnens lektrum. För att främja säker lek för barn stängdes därför vissa gator tillfälligt av för biltrafik (Garcia och Lydon, 2015, s. 39). År 1965 togs initiativet att, endast under söndagar, stänga av en fem kilometer lång sträcka för fordonstrafik i Seattle. Sträckan kopplade samman flera grönområden och möjliggjorde för människor att komma ut för att mötas och röra på sig. Ett annat exempel är från 1974 i Bogotá, där gator stängdes av för biltrafik till fördel för ciclovía (cykelväg) som öppnade upp för promenad, cykling, sport, dans och möten (Garcia och Lydon, 2015, s. 41-42). Trots att fenomenet att stänga gator för biltrafik till fördel för annan användning har funnits under lång tid, så har det under de senaste åren fått stor spridning. Användandet av tillfälliga platser har i större grad börjat användas inom stadsplanering och gestaltning och har blivit en central del av arbete med såväl utveckling och planering som förvaltning av städer (Bishop, 2015, s. 136; Lehtovuori och Ruoppila, 2012, s. 31).

Bishop och Williams förutspår att tillfälligt platsskapande kommer att fortsätta växa och att flera drivkrafter och förhållanden har spelat stor roll. En faktor menar de är en allt större rådande osäker inställning till framtidens ekonomi, politik och miljö. Myndigheter måste anpassa sig till dessa osäkra förhållanden som tillexempel stora nedskärningar i budgeten (Bishop och Williams, 2012, s. 21-23). En annan faktor är den stora andel tomter och lokaler som står tomma som konsekvens av nedlagda industrier (Bishop och Williams, 2012, s. 22). Vad som också kan ha spelat roll för tillfälliga platsers uppsving är att förtätning och urbanisering i allt större grad kräver att ytor i en tät stad används till mer än ett syfte (Bishop och Williams, 2012, s. 28-29).

Tekniken har skapat förändringar för hur vi använder platser, bland annat när det kommer till att föra samman grupper av människor vilket har lett till förutsättningarna för att skapa tillfälliga platser (Bishop, Williams, 2012, s. 32-33). Slutligen tar Bishop och Williams även upp sättet att bygga städer tidigt har lyft vissa typer av aktiviteter högre än andra, mötas och äta ligger tillexempel lägre i prioritering än parkering och köra bil. De menar här att detta kan ha skapat en drivkraft hos medborgarna att vara med och påverka sina omgivningar (Bishop och Williams, 2012, s. 30-31). Garcia och Lydon är något mer kortfattade i *Tactical Urbanism* och likt Bishop och Williams lyfter de urbanisering och teknikens utveckling som en anledning till ökade tillfälliga platser. De fokuserar dock även på faktorer som långa perioder av lågkonjunktur och växande

klyftor mellan medborgare och regering. De menar sedan att dessa faktorer indikerar att planeringen och användningen av städer har behov av att ändras (Garcia och Lydon, 2015, s. 63). Resonemangen tyder på att det är flera faktorer som lett fram till en ökad användning av tillfälliga platser inom planering och att alltför planerade städer är en del av dem.

För permanenta lösningar finns en mängd olika verktyg och erfarenhet att använda sig av så som översiktsplan, detaljplan, riktlinjer och strategier. För tillfälliga lösningar saknas däremot konkreta hjälpmedel som används i en planeringsprocess (Blumner, 2006, s. 3). Trots detta har flera författare, som behandlat ämnet tillfälliga platser, försökt komma fram till hur man strukturerat kan använda sig av tillfälliga platser i planering. Författarna till *Urban Catalyst* och *Tactical Urbanism* är några av dem.

I boken *Urban Catalyst* konstaterar författarna att stadsutveckling ofta skett just genom tillfälligt platsskapande men de frågar sig om fenomenet kan planeras och hur planerare kan lära sig av tillfälliga platser som skapas av användarna själva. Utifrån detta har de sedan tagit fram sex olika strategier som syftar till att belysa nya möjligheter inom stadsplanering och tillfällig användning av platser. Strategierna är Möjliggöra, Initiera, Ta i anspråk, Instruera, Formalisera och Utnyttja (Tabell 1) (Misselwitz, Oswalt och Overmyer, 2013, s. 198-199). De vill med dessa strategier undersöka hur tillfälliga platser kan bli steg på vägen för långsiktig utveckling (Misselwitz, Oswalt och Overmyer, 2013, s. 217).

Strategier:

Möjliggöra	Initiera	Ta i anspråk	Instruera	Formalisera	Utnyttja
Arbeta mot att vara en tillåtande stad som är öppen för idéer och projekt med olika initiativtagare.	Utveckla en kort-tids strategi för platser och interagera med de som är verksamma på platsen för att komma fram till koncept som sedan kan skapa idéer.	En plats tas i anspråk för att skapa debatt kring användningen av platsen. Media spelar en stor roll då en alternativ användning och dess potential blir av intresse för de som ser och läser om det.	En plattform för support och vägledning till användare och intresserade. Kan skapas både av myndighet och privat.	Lyckade projekt skapar ofta en kritisk massa som vill ha något och använda potentialen av något kortsiktigt och tillfälligt till något långsiktigt.	Spridningseffekten. Användandet av tillfälliga platser för att trycka på vissa intressen så som företag och bostäder för att till exempel minska psykologiska avstånd.

Tabell 1. Strategier för användning av tillfälliga platser i en planeringskontext. Fritt tolkat ur *Urban Catalyst* av Misselwitz, Oswalt och Overmyer 2013 s. 223-230. Tabell och översättning Lisa Magnusson, april 2018.

Boken *Tactical Urbanism* från 2015 har fått sitt namn efter fenomenet med samma namn. Taktisk urbanism utgår från småskaliga projekt som tjänar ett större syfte. Projekten är relativt billiga och snabba att genomföra men kan ge upphov till stora förändringar. Taktisk urbanism kan sedan användas av kommuner, projektutvecklare och organisationer för att bredda sfären för offentligt engagemang, för att testa idéer tidigt samt för ett snabbare genomförande. Initiativen beskrivs som taktiska då de är avsiktliga och verkar för att uppnå förinställda mål (Garcia och Lydon, 2015 s. 171).

Författarna lyfter en 5-stepsplan som de väljer att kalla för ramverk. De fem stegen är Förstå, Definiera, Idé, Prototyp och Test (Tabell 2). Ramverkets olika delar behöver inte ta efter varandra linjärt utan är tänkta att överlappa varandra och användas på olika sätt i olika situationer (Garcia och Lydon, 2015 s. 172).

5-steps planen:

1. Förstå	2. Definiera	3. Idé	4. Prototyp	5. Test
Att förstå för vilka det planeras för	Identifiera en specifik plats med möjlighet och tydligt formulera grundorsakerna till de problem som behövs åtgärdas	Undersök och utveckla olika sätt att hantera problemet	Planera ett projekt som svarar på problem och som kan utföras snabbt och utan stora kostnader	Testa genom att bygga projektet, mäta dess inverkan och lära av resultatet. Upprepas tills det resulterar i att prova något annat eller att resultaten är tillräckligt goda för att investera på lång sikt. Viktigt är att ett misslyckat projekt är ett fullt möjligt utfall och att det till och med är meningen för att komma framåt.

Tabell 2. 5-steps plan för användning av tillfälliga platser i en planeringskontext. Fritt tolkat ur *Tactical Urbanism* av Garcia och Lydon 2015, s. 173-199. Tabell och översättning Lisa Magnusson, april 2018.

Lehtovuori och Ruoppila strukturerar upp användandet av tillfälliga platser i en artikel. Deras analys består av ett försök att identifiera fyra olika sätt som myndigheter kan arbeta efter vid användandet av tillfälliga platser under utvecklingen av specifika områden. Dessa fyra sätt är Konsekvent, Projektbaserad, Centraliserad-idealistisk inställning och Modell till policymetoden (Tabell 3) (Lehtovuori och Ruoppila 2012 s. 45).

Sätt att använda tillfälliga platser inom planering:

Konsekvent	Projektbaserad	Centraliserad-idealistisk inställning	Modell till policy metoden
En tillfällig användning används som del av långsiktig plan. Myndigheterna går in med en långsiktig implementering och ser till att tillräckligt med resurser finns under hela tiden. De följer processen noga och förhåller sig till sina planer och policys.	Som del av långsiktig plan men endast implementerad som ett test eller event och med oklarhet om resurser och vilja att driva igenom ett långsiktigt projekt finns i framtiden. Ett sätt för att främja förändring på urban och regional nivå.	Utgångspunkten är här att idén om tillfällig användning av en plats förstås och planeras på en strategisk nivå men inga resurser distribueras för genomförande. Idén om samarbete används inte heller utan makten hålls centraliserad inom myndigheterna.	Ingången till tillfälligt platsskapande utvecklas när ett lokalt tillfälligt projekt blir en modell för bredare policyutformning och som sedan genererar fler liknande projekt.

Tabell 3. Sätt att använda tillfälliga platser i en planeringskontext. Fritt tolkat ur *Temporary uses as means of experimental urban planning*. *Serbian Architectural Journal* av Lehtovuori och Ruoppila 2012 s. 45-48. Tabell och översättning Lisa Magnusson, april 2018.

Blumner nämner verktyg och tekniker (Tabell 4 och 5) att ta hjälp av vid användningen av tillfälliga platser och lyfter att dessa inte är nya i sig själva men nya i kontexten kring

tillfälliga platser. Hon sorterar dokument och finansiering som verktyg och "mjuka" färdigheter som kommunikation sorteras som tekniker. Verktygen är Inventering, Modeller, Finansiellt stöd, Dedikerad personal och Rätten att bygga för en viss tidsperiod (Tabell 4). Teknikerna är Kommunikation, Moderering, Flexibilitet, Marknadsföring och Bevakning (Tabell 5). Verktygen och teknikerna avser en så kallad tillåtande planering där myndigheterna kan möjliggöra skapandet av tillfälliga platser men att användarna skapar dem (Blumner 2006, s. 11).

Verktyg:

Inventering	Modeller	Finansiellt stöd	Dedikerad personal	Rätten att bygga för en viss tidsperiod
Att hitta platser lämpade för tillfälligt användande samt att hjälpa till att sprida information	Modeller skapas som användarna kan utgå ifrån då de själva skapar platsen. Modeller kan vara steg för steg broschyrer, designmallar och budgetmallar.	Fördelning av pengar som går till tillfälliga projekt.	Kontaktperson finns på kommunen som hjälper till att öppna dörrar som får processen att starta.	Verktyget strävar efter att motverka inflexibiliteten i planeringsprocessen och möjliggöra och skydda kort-tids projekt

Tabell 4. Verktyg för användning av tillfälliga platser i en planeringskontext. Fritt tolkat ur *Planning for the Unplanned: Tools and Techniques for Interim Use in Germany and the United States*, Berlin, av Blumner 2006, s. 11-12. Tabell och översättning Lisa Magnusson, april 2018.

Tekniker:

Kommunikation	Moderering	Flexibilitet	Marknadsföring	Bevakning
Att hjälpa till att föra eventuella användare och potentiella ägare samman.	Att medla då olika aktörer har olika åsikter och målbilder.	Befintliga regler kan kräva omtolkningar och behöva skrivas om.	Att hjälpa till att främja den tillfälliga platsen genom att locka fler användare.	Att dokumentera och bevaka den tillfälliga platsen för att motverka att platsen inte används eller utvecklas till något som inte var planerat.

Tabell 5. Tekniker för användning av tillfälliga platser i en planeringskontext. Fritt tolkat ur *Planning for the Unplanned: Tools and Techniques for Interim Use in Germany and the United States*, Berlin, av Blumner 2006, s. 11-12. Tabell och översättning Lisa Magnusson, april 2018.

Stockholms Stad har sedan 2015 arbetat med projektet Levande Stockholm där fokus är att skapa ett ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer i stadens offentliga rum. Konceptet innefattar att under perioden maj till september skapa sommargångator, sommartorg och pop up-parker. Efter att ha arbetat med konceptet under flera år har de utvärderat det som ett framgångsrikt projekt som bör utvecklas och spridas till fler platser. I samband med det har de tagit fram egna riktlinjer för sommargångator och sommartorg (Stockholm Stad, online, 2018).

Kriterier för val av plats:

Fordonstrafik	Kollektivtrafik	Cykeltrafik	Målpunkter
Alternativa vägar måste kunna hittas för befintlig genomfartstrafik och parkering. Leveransbehovet bör vara litet. Bör ej vara primär uttryckningsgata.	Spårväg och stimlinjebustrafik ska ej ligga längs gatan.	Ej lämplig som pendlingsstråk för cykeltrafik eller större huvudstråk för cykel.	Befintliga målpunkter kompletteras av skapade målpunkter på båda sidorna av gatan.

Tabell 6. Kriterier för val av plats för sommargågor. Fritt tolkat ur Stockholmstads riktlinjer för sommargågor och sommartorg. Stockholm Stad, opublicerad rapport, 2016. Tabell och översättning Lisa Magnusson, maj 2018.

Målbild vid genomförande:

Fordonstrafik	Fotgängare	Gestaltning	Målpunkter
Ingen genomfartstrafik. Max gångfart och endast Rh-parkering.	Majoriteten gående och de kan röra sig obehindrat över hela ytan.	Möblering, färgsättning, folkliv, aktiviteter, tillfällig konst och kultur bidrar till en upplevelse av kontrastverkan.	Befintliga målpunkter kompletteras av skapade målpunkter på båda sidor gatan.

Tabell 7. Målbild vid genomförande av sommargågor. Fritt tolkat ur Stockholmstads riktlinjer för sommargågor och sommartorg. Stockholm Stad, opublicerad rapport, 2016. Tabell och översättning Lisa Magnusson, maj 2018.

Misselwitz, Oswalt och Overmyers samt även Blumner utgår från resonemang där människorna som använder eller förväntas använda platsen spelar en viktig roll i planeringen. Misselwitz, Oswalt och Overmyers punkter Möjliggöra, Initiera och Instruera (Tabell 1, s. 14), berör alla olika sätt att hjälpa människor skapa sina egna tillfälliga platser. Detta står i likhet med Blumners verktyg Inventering och Dedikerad personal samt teknikerna Kommunikation och Moderering (Tabell 4 och 5 s. 16). Lehtovuori och Ruoppilas sätt Konsekvent och Projektbaserad (Tabell 3, s. 16) har som utgångspunkt att testet är del av en långsiktig plan som handlar om att utgå från att en permanent lösning ska ersätta det tillfälliga men att flera olika tester ska göras innan. Vad samtliga författare har gemensamt i sina försök att strukturera upp användandet av tillfälliga platser är att resultatet av testet av tillfälliga platser till stor del är styrande för vilken utveckling platsen får i framtiden.

Stockholm Stads riktlinjer skiljer sig till stor del i sättet att arbeta med tillfälliga platser inom planering framförallt då riktlinjerna utgår från ett redan bestämt mål, att öppna upp gator under sommarmånader för folkliv. Riktlinjerna hjälper inte planeraren att uppnå ett långsiktigt mål eller hur arbetet med användarna ska gå till utan hjälper istället till med att identifiera gator som skulle fungera att stänga av för biltrafik och där avstigningen skulle skapa rörelse och liv. Detta skulle kunna sorteras under Lehtovuori och Ruoppilas sätt att använda tillfälliga platser i planering, Modell till Policy Metoden (Tabell 3, s. 15) där riktlinjerna fungerar som en bredare policy då konceptet sommargågata sprids i Stockholm.

4. Friisgatan som sommargåata

Förutsättningar och intentioner



Friisgatan är en naturlig länk mellan Triangeln norra uppgången och Folkets park. Öppnandet av citytunneln 2010 förändrade rörelsemönstret runt Friisgatan och förutsatte nya förhållanden för gång- och cykeltrafik. Illustration: Lisa Magnusson, maj 2018.

Friisgatan är belägen mellan Folkets park och Triangelns norra station. Gatan har sitt ursprung i major Anders Nilssons stadsplan från 1903 och dess krökta form är sällsynt i

Malmö (Malmö stad, Gatukontoret, 2016, s. 5). Gatan är avgränsad av bebyggelse av äldre kvartershus på 4-5 våningar, storskaliga bostadshus, en större fabrikslokal och en skola. Gatans västra del beskrivs som variationsrik med fasaddetaljer och många verksamheter medan den östra delen har mer ensartad och storskalig bebyggelse (Malmö stad, Gatukontoret, 2016, s. 5). Friisgatan blev 2015 framröstad till Malmös "hetaste gata" enligt en undersökning som Sydsvenskan gjorde. Malmös kultur-, krog-, butiks-, och myndighetsliv svarade på var de kunde tänka sig att starta ny verksamhet och Friisgatan blev då svaret (Gillberg, online, 2015).

Projektet med att göra en tillfällig gågata av Friisgatan började i december 2015 då Gatukontoret i Malmö Stad fick i uppdrag av Tekniska nämnden att utreda trafiken kring Rådmansvången berättar projektsamordnare Olof Rabe. Förhållandena kring Rådmansvången förändrades i samband med öppnandet av citytunneln och station Triangeln 2010. Ny busstrafik på Rådmansgatan, ny fotgängarvänlig miljö runt Johanneskyrkan och nya centrumfunktioner krävde en utredning av trafiksituationen och framtagandet av en idéstudie för kopplingen mellan Triangeln och Folkets Park (Malmö Stad, Gatukontoret, 2016, s. 4). Här skulle idéer tas fram för permanenta lösningar som prioriterade gång och cykel (Rabe, muntligen, 2018-03-27).

Utredningen som gjordes om Rådmansvången 2016 berättar att Friisgatan utgör ett viktigt och välbesökt stråk i öst-västlig riktning. En analys över fördelning mellan trafikslagen visar att störst andel av ytan, 44 %, gick till motortrafik och cykel och 39 % gick till fotgängare. Längs gatan, framförallt den västra delen närmast Triangeln, ligger en mångfald av butiker och restauranger. Trots relativt mycket yta till fotgängare minskas utrymmet på grund av uteserveringar och cykelparkeringar och fotgängarzonen flyttas på vissa platser ut i körbanan eller parkeringszonen (Malmö stad, Gatukontoret, 2016, s. 6-8). Trafikmätningar innan projektet visade att det färdades dubbelt så många cyklister på gatan som bilister. Enligt utredningen har Friisgatan god tillgång till parkering (Malmö stad, Gatukontoret, 2016, s. 6-8). Cykelparkering, allmänna vistelsezoner och grönska är det däremot lite av med några enstaka träd, inga allmänna bänkar och få i regel fulla cykelställ. Friisgatan bedömdes ha ett stort utbud av verksamheter framförallt i den västra delen med många restauranger med uteserveringar och butiker. Gatan ligger också i anslutning till kulturliv så som Konsthallen, Folkets park, Kulturbolaget och flera gallerier (Malmö stad, Gatukontoret, 2016, s. 6-8).

Ungefär samtidigt som utredningen av Rådmansvången pågick förberedelser för Malmö stads första medverkande i European Mobility Week (EMW eller Trafikantveckan). EMW är ett EU-initiativ för att manifestera hållbart resande under en vecka som pågår samtidigt i hela Europa varje år (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Gatukontoret såg EMW som ett bra tillfälle att visa allmänheten vilka typer av frågor de arbetar med. Delegationen för hållbara städer, tillsatt av regeringen, hade även identifierat stuprörsarbete som en faktor som hindrade hållbar utveckling, i staden eller Sverige i stort, och det föreslogs att arbete istället skulle ske på bredden och förvaltningsövergripande. Tanken med medverkan i EMW var att försöka arbeta från olika förvaltningar och mötas i ett gemensamt projekt (Rabe, muntligen, 2018-03-27).

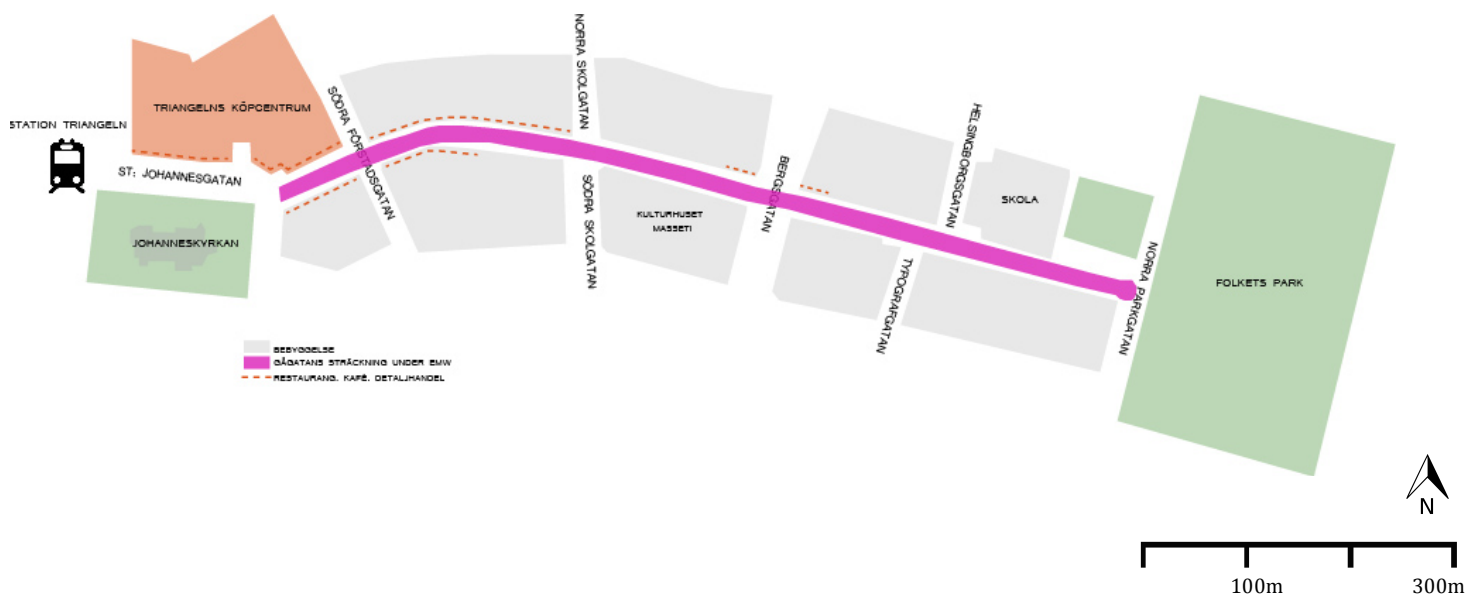
Malmö Stad valde att arbeta med Friisgatan och hela sträckan mellan Södra Förstadsgatan och Folkets Park. Anledningen till detta var att utredningen av

Rådmansvången ännu inte hade fått någon lösning och då sågs en möjlighet att slå ihop de olika projekten, EMW och idéstudie för kopplingen mellan Triangeln och Folkets park (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Det beslutades gå vidare med ett förslag där sträckan mellan Bergsgatan och Folkets park skulle regleras som gånggata och så kallade Friiplatser placeras ut (Malmö stad, Gatukontoret 2017, s. 2). Idéstudien skulle sedan testas under en vecka för att se hur det skulle kunna se ut (Rabe, muntligen, 2018-03-27).



Friisgatan har utan gångatureglering mycket markparkeringar och 2016 är 44 % av ytan är tilldelad bilen trots att trafikmätningar visar att det färdas dubbelt så många cyklister som bilister. Foto: Andreas Nordin, 2016.

Friisgatan under European Mobility Week (EMW)



Det första försöket med en tillfällig gånggata på hela Friisgatans sträckning under en vecka i september 2016. Illustration: Lisa Magnusson, maj 2018.

Första försöket med en tillfällig gånggata var under EMW och existerade under en testvecka som krävde stor förberedelse. Det var viktigt att veta vad människor som bodde och verkade i området tyckte och en stor del av förberedelserna gick därför till dialog med inblandade aktörer. Gatukontoret var i samband med Dialogenheten ute och pratade fysiskt med alla verksamheter längs hela Friisgatan. De medverkade även på

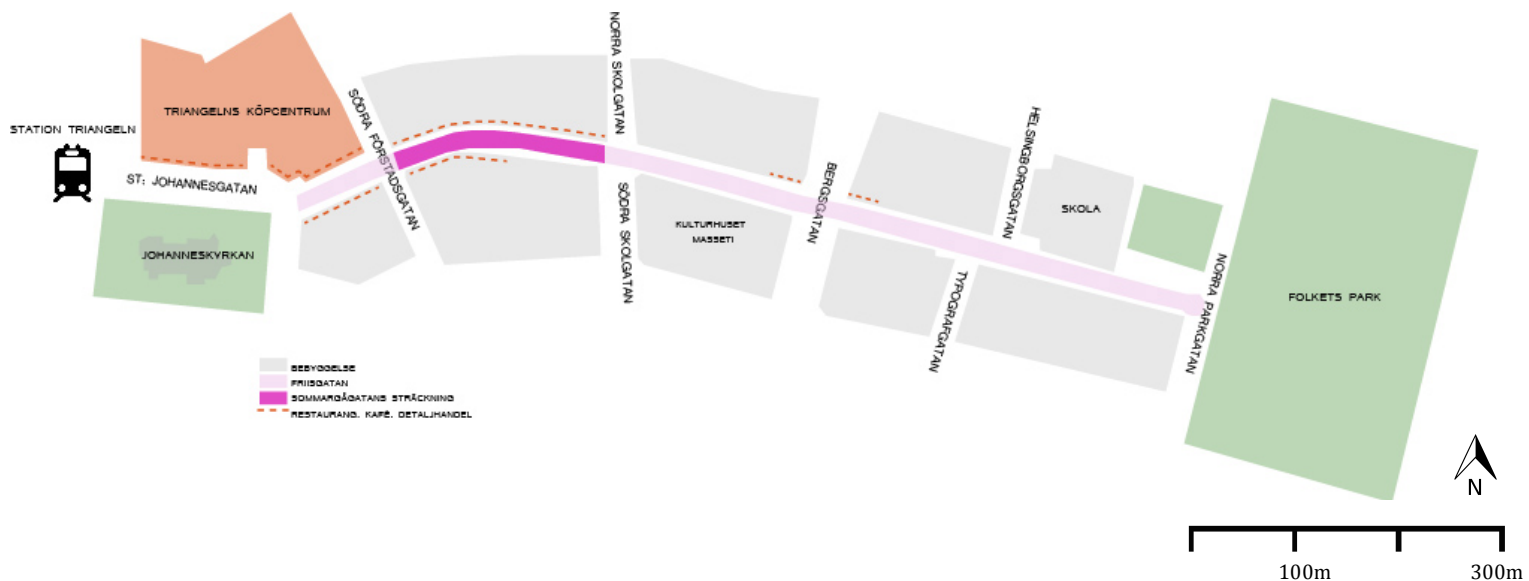
styrelsemöten hos bostadsrättsföreningar och pratade med människor på gatan. Det var speciellt viktigt att kartlägga behov och önskemål från aktörer och intressenter på gatan (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Gestaltningen under testveckan beskrevs som en eventgestaltning med grönska och magneter som genererade folkliv ofta i form av aktiviteter som att testa el-cykel, cykelauktion och filmvisning (Rabe, muntligen, 2018-03-27).

Budgeten för EMW var två miljoner kronor och bedömdes som god. Utöver budget fick arbetsgruppen med EMW inga specifika direktiv eller riktlinjer utom att skapa aktivitet (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Under själva veckan pågick en mängd olika aktiviteter, många i samarbete med verksamheter på gatan. Gatukontoret hade en egen plats som de kallade för "open office" där tjänstepersoner från Gatukontoret var på plats under hela veckan och inbjöd till dialog kring mobilitet, trafikfrågor och Friisgatans framtid. Besökare kunde också lämna kommentarer på pratbubblor utsatta längs hela gatan (Rabe, muntligen, 2018-03-27).

Enligt Rabe var det problematiskt att diskutera fördelningen av ytor, framförallt när det rörde fordonstrafik, många hade åsikter då de påverkas dagligen. Under veckan fick de dock in nästan enbart positiva kommentarer och få klagomål på den tillfälliga gågaturegleringen. Rabe beskriver att en vanlig reaktion bland människor i allmänhet var att när gatan väl hade fyllts med andra saker än bilar var det många som förstod möjligheterna gaturummen har och att bilar tar mycket plats (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Detta, menar Rabe, gällde även politiker. Genom att tillföra saker i gaturummet såg beslutsfattarna att det fungerar, drar folk och skapar stadsliv och att de kanske överväger att ändra regelverket kring gators planering. Rabe menar också att ofta ligger regelverket efter i utvecklingen men att det kan påskyndas genom goda exempel som under EMW (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Att det blev så få klagomål under veckan tror Rabe beror på det utförliga dialogarbete som gjordes innan EMW. När alla inblandade aktörer var medvetna om att projektet endast skulle pågå en vecka var det enklare att gå med på och anpassa sig till det (Rabe, muntligen, 2018-03-27).

Innan testveckan var oppositionen kritiska och kallade projektet med den tillfälliga gågatan för "en lekstuga" (Larsson, 2016-06-17). Störst problem under testveckan var att många bilister inte följde de tillfälliga trafikreglerna, framförallt på delen av Friisgatan öster om Bergsgatan (Rabe, muntligen, 2018-03-27).

Friisgatan sommaren 2017



Det andra försöket med en tillfällig gågata på Friisgatan pågår mellan maj och september 2017. Gågaturegleringen förkortades då till att endast sträcka sig mellan Södra Förstadsgatan och Norra Skolgatan då det efter EMW bedömdes att det var svårt att utveckla hela gatan med endast tillfälliga åtgärder. Illustration: Lisa Magnusson, maj 2018.



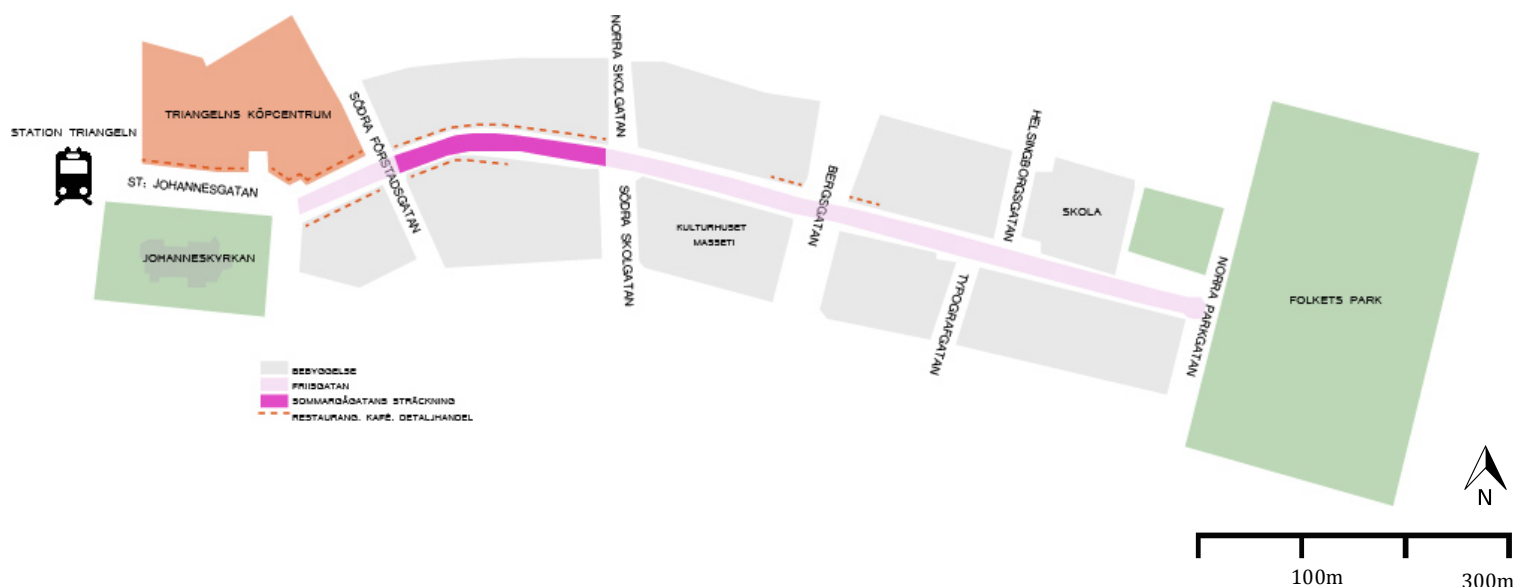
Sträckningen av sommargågatan 2017 förkortades till den del av Friisgatan där flest uteserveringar och butiker ligger. Foto: Åsa Svensson, 2017.

Efter EMW beslutades det att testa att göra en del av Friisgatan till Malmös första sommargågata mellan april och september sommaren 2017. Sträckan mellan Södra Förstadsgatan och Norra Skolgatan reglerades då som gågata och möblerades med planteringar, papperskorgar, sittplatser och en utställning av tecknade serier. Gågaturegleringen gällde vid en sträcka av gatan som har hög intensitet av restauranger, kaféer och butiker (Malmö Stad, Gatukontoret, online, 2018).

Arbetet med sommargågatan gjordes i samarbete med Kulturförvaltningen och projektet Malmö Kulturstråk som syftar till att göra det lättare att hitta och uppleva kultur i Malmö (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 6). Restauranger och kaféer på gatan tilläts flytta ut sina uteserveringar längre ut på gatan än under 2016 års EMW (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 6). Gestaltningen 2017 var ett resultat av det som kom fram under dialogarbetet som gjordes av Dialogenheten på Gatukontoret under och efter EMW. Dialogarbetet fortsatte även med en mängd fastighetsägare, besökare och verksamheter på Friisgatan före och under sommaren 2017 (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 11).

Sommargågatan 2017 bekostades ur Gatukontorets ordinarie driftbudget. Utgifterna var omkring 500 tusen kronor där störst andel gick till möblering och utsmyckning i form av blommor (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 11). Skillnaderna från EMW 2016 var att projektet pågick under en längre tid, att gågatans sträckning var kortare och att inte lika många arrangemang fick plats (Einarsson, muntlig, 2018-04-09). Utredningen kring Rådmansvången sökte fortfarande en lösning på stråket mellan Triangeln och Folkets park (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 14).

Friisgatan sommaren 2018



Det tredje försöket med en tillfällig gågata på Friisgatan var mellan april till oktober 2018. Det var gågatureglering på samma del av sträckan som under 2017, mellan Södra Förstadsgatan och Norra Skolgatan. Illustration: Lisa Magnusson, maj 2018



Sommargågatan 2018 möblerades med mysigare sittplatser och mer grönska. Placeringen utgick från att hindra olovlig körning så mycket som möjligt efter klagomål under sommargågatan 2017. Foto: Anna Jakobsson, maj 2018

Elin Einarsson arbetar som projektledare för sommargågatan även under 2018. Arbetet har under året inte fokuserat lika mycket på dialog som under tidigare år då hon menar att de flesta vet vad som gäller sedan tidigare år. Det har inte heller arbetats lika mycket med kommunikation som tidigare år. Tidigare har också arbetet varit mer förvaltningsövergripande men under 2018 har det till stor del bara varit Gatukontoret som arbetat med projektet (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Sommargågatans sträckning under 2018 kommer att vara samma som under 2017 men tiden kommer vara något längre, från april till oktober. Årets detaljutformning har tagit stor hänsyn till de utvärderingar och undersökningar som gjordes efter 2017 (Einarsson, muntligen, 2018-04-09).

Utvärdering

Den största utvärderingen av sommargågatan Friisgatan gjordes i oktober 2017. Då genomförde Ipsos tre undersökningar bland boende, besökare och verksamheter på Friisgatan. Gatukontoret valde också att göra en egen utvärdering av åtgärder på Friisgatan för att ta framtida beslut (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 2).

Av enkäter som gjordes av marknadsundersökningsföretaget bland verksamheter var hälften av de som svarade restauranger eller kaféer. Majoriteten upplevde att deras verksamhet påverkades positivt under gågatuperioden, främst på grund av ökat utrymme för uteserveringar. Mest negativ påverkan hade borttagandet av parkeringar haft. En av tre verksamheter angav att lönsamheten hade ökat tack vare sommargågatan. Majoriteten ansåg att informationen från kommunen var tillräcklig

inför och under sommargatan och en av tre ansåg att de var lyhörda för verksamheters åsikter inför och under sommargågatan (Borg och Tikkanen Weiszflog, 2017a, s. 3). Av de boende tyckte sju av tio att Friisgatan borde vara en gågata året runt. De faktorer som upplevdes som mest positiva var belysning och uteserveringar (Borg och Tikkanen Weiszflog, 2017b, s. 3). Av de som besökte Friisgatan var majoriteten på väg mot ett annat mål och fler än nio av tio fick ett positivt intryck av sommargågatan och ville att den skulle finnas varje år. De som inte upplevde sommargågatan som positiv nämnde främst konflikter mellan olika trafikslag (Borg och Tikkanen Weiszflog, 2017c, s. 3).

Gatukontorets egen utredning innefattade mätningar kring trafik och olovlig körning. Tydliga skillnader märktes då i mängden trafik som uppmätts i maj respektive i augusti under sommaren 2017 (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 7). De utredde också hur media rapporterade och menar att de flesta artiklar var positiva eller neutrala. På sociala medier och Friisgatans mailbox var de flesta meddelande positiva till sommargågatan (13 av 17 mail). De som var negativa handlade nästan uteslutande om bilister som inte följde trafikreglerna, körde för fort eller konflikter mellan olika trafikslag och fotgängare. Även de flesta ärenden, 29 av 38, som inkom in till Gatukontorets kundtjänst ansåg att bilisterna inte respekterade gågatureglerna (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 10). Detta hoppades Gatukontoret skulle lösas genom en annorlunda möblering under 2018 (Einarsson, muntligen, 2018-04-09)

2018 togs beslut om att sommargågatan på Friisgatan ska fortsätta tre år till och att Gatukontoret ska utreda om konceptet kan överföras till andra platser i staden (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Arbetet på Friisgatan har genererat önskemål om fler sommargågator och 2018 blir även Ängelholmsgatan och Claesgatan gågator under utsatta tider. Här går Malmö Stad endast in med trafikregleringen och lämnar innehållet på gatorna till andra initiativtagare som fastighetsägare och verksamheter (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Andra tillfälliga företeelser är kafévagnar och foodtrucks där Malmö Stad planlagt vilka platser och under vilka tider de får placeras ut och driva verksamhet (Einarsson, muntligen, 2018-04-09).

Malmö Stads arbete med Friisgatan faller väl in på Lehtovuori och Ruoppilas andra sätt att som planerare använda sig av tillfälliga platser, Projektbaserad (Tabell 3, s. 15) Malmö Stad har genomfört sommargågatan som en del av långsiktig plan på permanenta förändringar men endast implementerad som ett test med oklarhet om resurser och vilja finns, att i framtiden, driva en långsiktig lösning. Malmö Stad har identifierat Friisgatan som en plats med möjligheter och sedan interagerat med verksamma på platsen för att skapa den tillfälliga gågatan. De har använt Friisgatan för att undersöka och utveckla lösningar på ett problem och för att skapa debatt kring vad gaturummet kan användas till. De har genom snabba och relativt billiga åtgärder utfört ett test som sedan går att mäta och utvärdera. Sättet att arbeta på går att likna vid flera av Misselwitz, Oswalt och Overmyers strategier (Tabell 1, s. 14) samt Garcia och Lydons ramverk (Tabell 2, s. 15) Arbetet liknar även hur Stockholm Stad har arbetat när det kommer till att identifiera en plats som är passande för tillfällig sommargågata men utan Stockholm Stads tydligt utformade riktlinjer.

Einarsson berättar att 2018 års gestaltning har tagit stor hänsyn till de utvärderingar och underökningar som gjordes efter 2017 och resulterat i mer och större grönska,

mysigare sittplatser och tydligare och tätare trafikreglering (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Här kan tydliga kopplingar göras till Garcia och Lydons ramverk och det femte steget i 5-stegsplanen, Test (Tabell 2, s. 15). Där Malmö stad väljer att testa en utformning av gatan, utvärdera och mäta resultatet för att sedan prova en annan utformning. Om Malmö Stad väljer att fortsätta arbeta med tillfälliga gågator och en tillåtande attityd kanske Blumners verktyg och tekniker (Tabell 4 och 5, s. 16) är nästa steg i utvecklingen. Verktygen och teknikerna är mer detaljerade och utgör konkreta förslag på hur kommunen kan stötta och främja initiativtagares arbete med tillfälligt platsskapande. Genom bland annat omformulering av regler, fördelning av pengar till tillfälliga projekt, bidra med strukturerad hjälp med kommunikation i olika skeden och skapa modeller som skaparna av tillfälliga platser kan utgå ifrån.

5. Diskussion

Fördelar med att använda sommargåtor i en planeringsprocess

Det finns med tillfälliga platser goda möjligheter till att många olika territoriella sorter kan läggas på varandra och göra Friisgatan till mycket mer än en transportsträcka. Att använda utrymmen i en tät stad till flera funktioner, som att tillexempel utnyttja nedlagda industrier i väntan på att något annat tar plats där, är en av de möjligheter som Bishop och Williams lyfter (Bishop och Williams, 2012, s. 22). En tillåtande planering i samband med ytor som inte används istället för att hägna in dessa områden kan stärka känslan av att stadens platser tillhör dess invånare och att de inte ses som något som ska gömmas tills något skinande nytt är på plats.

Einarsson reagerar på att det, trots att projektet på Friisgatan endast var kring ett litet kvarter, var många Malmöbor som uppmärksammade projektet, något som inte verkar lika vanligt vid andra stadsbyggnadsprojekt. Einarsson tror också att kontrasten mellan vanlig gata och sommargåta förstärkte upplevelsen ytterligare (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Misslewitz, Oswalt och Overmyer argumenterar för att det tillfälliga tillför ytterligare en dimension till begreppet plats och att tid är en lika viktig faktor som den fysiska platsen (Misslewitz, Oswalt och Overmyer, 2015, s. 156). De lyfter strategin Ta i anspråk (Tabell 1, s. 14) att det ofta finns olika uppfattningar om vad en plats ska användas till och att en tillfällig gestaltning kan skapa debatt kring hur en plats ska användas (Misslewitz, Oswalt och Overmyer, 2015, s. 226). Detta möjliggör att en tillfällig plats kan stå för en större förändring i samhället och fysiskt visa medborgares åsikter. Den begränsade tiden verkar i Friisgatans fall spela en avgörande roll för hur platsen uppfattas, och avsaknaden av gågata hjälper till för att förstärka sommargåtan som en plats för folkliv och inte bilar. Med detta i åtanke väger den tillfälliga gågatan tungt i att förändra Malmö stadsbyggande i framtiden, framförallt när det kommer till frågor som rör gång, cykel, bilfrihet och folkliv. Många människor får möjlighet att se vad ett gaturum skulle kunna användas till om bilar inte tilläts ta upp utrymme.



De två bilderna visar skillnaden mellan vintermånaderna, då Friisgatan är öppen för fordonstrafik, under sommarmånaderna då gatan genom gågaturegleringen öppnar upp för vistelse, folkliv och rörelse till fots och cykel. Kontrasten mellan tydligt olika karaktärer på gatan kan förstärka upplevelsen och öppna upp för diskussion kring gator utan biltrafik genom att tydligt visa upp vad som kan finnas där istället. Till vänster: Foto: Andreas Nordin, 2016. Till höger: Åsa Svensson, 2017

Ytterligare en möjlighet med tillfälliga platser kan kopplas till Misslewitz, Oswalt och Overmyers strategi Utnyttja (Tabell 1, s. 14) där de talar om spridningseffekten och användandet av tillfälliga platser för att trycka på vissa intressen (Misslewitz, Oswalt och Overmyer, 2015, s. 229). Detta visar sig i Friisgatans exempel genom att öka hållbart resande och prioritera cykel- och gångtrafik framför fordonstrafik. Fler önskemål om sommargångator har inkommit till Gatukontoret under våren 2018 (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Detta vittnar alltså om den möjlighet ett tillfälligt projekt, som sommargångatan på Friisgatan, har att påverka diskussion kring användande av gaturum på andra platser i staden och öppnar upp för en debatt kring användningen av gaturummen. Även Lehtovuori och Ruoppila lyfter spridningseffekten i en av sätten att använda tillfälliga platser i planeringen, Modell till policy metoden (Tabell 3, s. 15). Här syftar de till att ett lokalt projekt kan spridas genom att det blir modell för bredare policyutformning som genererar liknande projekt (Lehtovuori och Ruoppila, 2012, s. 48). Ett exempel på det är Stockholm Stads riktlinjer för sommargångator och sommartorg som förenklar ett ökat användande av sommargångator i planeringen som troligtvis vart till stor hjälp för att 2018 skapa 11 sommargångator.

Garcia och Lydon har i sin 5-stepsplan en punkt som de valt att kalla för Test (Tabell 2, s. 15). Där resultatet är menat att ligga till grund för framtida lösningar och att misslyckas är ett fullt möjligt resultat (Garcia och Lydon, 2015, s. 199). Lehtovuori och Ruoppila lyfter också möjligheterna med att testa. De menar att testet är en viktig del i den långsiktiga planen (Lehtovuori och Ruoppila, 2012, s. 45-46). Utredningen av Rådmansvången var från början menad att resultera i permanenta åtgärder. Då möjligheten att testa i Malmö uppkom i samband med EMW, resulterade det i flera år av test av sommargångatan på Friisgatan. Det öppnade upp för att utvärdera vad som skulle fungera bäst för gatan och har resulterat i att gestaltningen och sommargångatans sträckning har ändrats mellan åren.

Att sommargångatan Friisgatan är ett test skapar nya förutsättningar för planeringen. Einarsson beskriver att det finns möjligheter till en mer lekfull och färgglad utformning än om platsen ska finnas under en lång tid (Einarsson, muntlig, 2018-04-09). Detta skapar mod att våga bygga gaturum på ett icke traditionellt sätt och att skapa debatt kring vilken typ av stad som önskas. Kanske är en lekfull och färgglad stad mer önskvärd än många av de nya bostadsområden som av Westin beskrivs som en spökstad (Westin, 2012, s. 19). Blumner lyfter också att det finns mycket att vinna genom tillfälligt platsskapande då detta öppnar upp för invånarna i en stad att vara kreativa (Blumner, 2006, s. 9). Vilket kunde observeras på Friisgatan under 2017 då lokala serietecknare ställde ut sina verk som en del av Friisgatans gestaltning.

Vidare tror Rabe att testprojekt som sommargångatan Friisgatan kan få planeringsprocesser att gå fortare genom att visa för beslutsfattarna hur saker faktiskt fungerar i praktiken och att detta i sin tur kan leda till att de vågar ta modiga beslut (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Resultaten från Friisgatan skapar möjligheter till ett stadsbyggande i Malmö som innebär att testa fler saker men också att i permanenta projekt våga satsa på faktorer som inte sätter bilen i första rummet utan höjer andra värden som kan kopplas till den typ av planering som lyftes av Gehl. Paralleller dras också till kritiken som Westin lyfter mot det så kallade överplanerade stadsbyggandet som hon ansåg vara styrt av ett allt för starkt överjag. Men att genom tester, som på Friisgatan, öppnar upp för planerare och beslutsfattare att våga styras

mer av det okända och de reaktioner som skapas av testet. Likaså finns likheter till Jacobs tankar kring städer som laboratorium, och att resultatet av testerna i dem möjligtvis värderas högre vid arbetet med tillfälliga platser.

En annan faktor som skiljer sommargågatan från permanenta projekt är budget och tid. All planering av projektet första året, som var den mest utförliga, skedde under loppet av nio månader innan gatan stod klar (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Projektet tilldelas också en mindre budget än ett permanent projekt. De totala kostnaderna för sommargågatan 2017 var omkring 500 tusen kronor (Malmö Stad, Gatukontoret, 2017, s. 11). Dessa faktorer kan förmodligen skapa stora möjligheter till att beslutsfattare vågar testa annorlunda lösningar vilka skapar möjlighet att leda till nya innovationer.



Gestaltningen av sommargågatan 2017 var färgglad. Ett exempel på hur gestaltningen främjade medborgarnas kreativitet är skylten som syns i förgrunden där serietecknare ställde ut sina verk. Foto: Åsa Svensson, 2017

Friisgatan är en gata som ligger i ett område där människor bor, rör sig och driver verksamhet. Många aktörer påverkas av en tillfällig förändring här, därför har långt mer dialog utförts inför den tillfälliga förändringen än vid exploateringsprojekt. Gatukontoret har kontaktat boende, verksamheter och människor som använder gatan både innan, under och efter projektet. Utgångspunkten har från början varit: Vad tycker Malmöborna om det här? (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Vikten av god kommunikation verkar ha lönat sig då majoriteten av inblandade aktörer har ställt sig positiva till sommargågatan (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Einarsson berättar att de inte är lika bra på detta i sina vanliga ombyggnadsprojekt och att en sådan utförlig dialog som gjorts på Friisgatan ofta inte prioriteras (Einarsson, muntligen, 2018-04-09).

Einarsson beskriver att det är mycket fler människor som bryr sig i en befintlig miljö än om man stänger av, bygger om och öppnar ett område när det är permanent och klart. Hon tror att när folk förstår att det är tillfälligt så är det också mer utvecklings- och förändringsbart (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Detta ställer högre krav på god dialog och att lyssna till vad användarna av platsen faktiskt vill. Att människor tycker saker är en stor tillgång och att åsikterna får ta plats skapar möjligheter till att gå mer mot den planering för människor som Gehl eftersträvar. Misslewitz, Oswalt och Overmyer uttrycker sig liknande när de diskuterar vad tillfälliga platser utan ett färdigt slutmål har gemensamt:

"There is one thing, however, that all the heterogeneous forms of open source urbanism have in common: they all incorporate spaces, actors and developments in the process of city planning that classical city planning has long since ceased to reach" (Misslewitz, Oswalt och Overmyer, 2015, s. 222).

När det gäller utvecklingen och planeringen av tillfälliga platser är olika aktörer, och dialogen mellan dem, viktigare än i en klassisk planeringsprocess. Dialog lyfts i Strategierna Initiera och Instruera (Tabell 1, s. 14) där användarnas åsikt av vad platsen ska användas till väger tungt (Misslewitz, Oswalt och Overmyer, 2015, s. 225-227). Även verktyget Dedikerad personal (Tabell 4, s. 16) har till syfte att kommunen finns som hjälp för att öppna rätt dörrar för att föra processen framåt och teknikerna Kommunikation och Moderering (Tabell 5, s. 16) handlar båda om att som planerare genom dialog föra samman och hjälpa olika aktörer att samarbeta (Blumner, 2006, s. 11-12). Rabe och Einarsson nämnder båda att arbetet med Friisgatan har krävt ett större dialogarbete än vid permanenta projekt (Einarsson, muntligen, 2018-04-09; Rabe, muntligen, 2018-03-27). Undersökningen från Ipsos visar att majoriteten av både boende, besökare och yrkesverksamma på platsen är positivt inställda till sommargågatan på Friisgatan (Borg och Tikkanen Weiszflog, 2017a, s. 3, 2017b, s. 3, 2017c, s. 3). Troligtvis har det utförliga dialogarbetet haft en stor betydelse för den stora mängd inblandade aktörer som ställer sig positiva till Friisgatan som sommargågata. Sannolikheten att få ett lyckat tillfälligt projekt, eller senare permanent lösning, där berörda aktörer är nöjda är därför stor vid användandet av tillfälliga platser i en planeringsprocess.

Sommargågatan Friisgatan öppnade även upp möjligheter till andra typer av dialoger. Rabe beskrev att det första året var som mål att arbeta förvaltningsövergripande med Friisgatan (Rabe, muntligen, 2018-03-27). Einarsson berättar om flera olika samarbeten med privata aktörer som fastighetsägare, yogastudios och boende som vill arrangera gatufest (Einarsson, muntligen, 2018-04-09). Den tillfälliga gågatan skapade alltså möten som sträckte sig över gränser som annars ofta är stängda inom stadsbyggandet. Detta ger stora möjligheter att planera en integrerad stad. Det viktiga verkar vara att i planeringsprocessen hjälpa dessa olika aktörer att mötas. Strategin Instruera (Tabell 1, s. 14) är av liknande karaktär och lyfter vikten att som planerare skapa en plattform för support och vägledning för användare och intressenter (Misslewitz, Oswalt och Overmyer, 2015, s. 227). Dessa sätt skulle kunna vara till hjälp för att utveckla arbetet ytterligare.

Kritiken som Bishop och Williams (2012) respektive Westin (2012) lyfter upp visar att, trots stor medvetenhet hos planerare om de tankar som Gehl och Jacobs var tidiga att

lyfta, präglas även 2000-talets planering av att vara alltför programmerad och statisk. Samtidigt talar Bishop om att det under de senaste åren skett en förändring från det statiska mot det mer flytande genom ökningen av tillfälligt platsskapande (Bishop och Williams, 2012 s. 19). Möjligtvis kan det vara så att denna typ av arkitektur fått stort uppsving som en motreaktion mot den statiska och långdragna "top-down" planering som varit normen och att användandet av tillfälliga platser inom planering är ett sätt att närma sig ett annat typ av stadsbyggande som är både mer inkluderande och öppen för förändring (Bishop och Williams, 2012, s. 19). Detta innebär att det verkar finnas stora möjligheter att förändra sättet att bygga stad genom att använda tillfälliga platser, som sommargångar, som en del av planeringsprocessen. Genom att använda denna typ av tillfälliga platsbildning har planerare i Malmö kunnat öppna upp för människors åsikter och tankar. Genom snabba förändringar kan debatt kring användningen av gaturum skapas. Fördelar finns också genom att detta smittar av sig på stadsplaneringen så att även den går mot ett mer flexibelt och föränderligt håll, längre bort från de statiska och oföränderliga målen som enligt Westin, Jacobs och Gehl inte har skapat miljöer för människor att leva, trivas och mötas i. Bishop och Williams ser att användandet av tillfälliga platser i planeringen kommer förändra planeringen och att det kommer bli vanligare med lösare och föränderliga visioner, öppna tidsramar och testprojekt där användarna av platsen blir viktiga aktörer (Bishop och Williams 2012, s. 189).

Nackdelar med att använda sommargångar i en planeringsprocess

Det problem som verkar har varit störst enligt både Rabe och Einarsson, utredningen av sommargåtan på Friisgatan 2017, utvärderingarna av Ipsos samt de klagomål som kommit in och de negativa aspekter som lyfts i media, är oklarheten kring vilka trafikregler som faktiskt gäller på den tillfälliga gågatan. Många fordon har inte respekterat gågatureglerna vilket har skapat osäkerhet för fotgängare. Att skapa en tillfällig reglering i ett gaturum kan på många sätt vara problematiskt då det kan vara svårt att som användare förstå vad som gäller. Att som planerare använda sig av sommargångar på många platser i staden kan bidra till en osäkerhet och minskat förtroende för att de som planerar har koll på att saker fungerar. Speciellt när det kommer till konflikter i ett gaturum som enligt regler ska fungera som bilfritt, och där människor till exempel låter barn leka, men där bilar ändå kör olovligt. För att det ska fungera måste det förmodligen läggas stor vikt i planeringsprocessen för att motverka olovlig körning och kommunikation kring vilka regler som gäller. Einarsson berättar att de under sommaren 2018 kommer att möblera gatan på ett sådant sätt som försvårar ytterligare för bilister att göra fel (Einarsson, muntligen, 2018-04-09).



Osäkerhet kring vilka trafikregler som gäller och olovlig körning på Friisgatan trots gågatureglering har resulterat i att 2018 har en tätare möblering för att försvåra för bilister. Trots detta kan konflikter uppstå. Foto: Lisa Magnusson, maj 2018.

Sommargågatan Friisgatans sträckning har förkortats för varje år som sommargågatan återkommit. Idag är det endast en liten bit av Friisgatan sommargågata, delen där restauranger och butiker ligger tätt och flödet av fotgängare och cyklister är högt även då gatan är öppen för fordonstrafik (Einarsson, muntligen, 2018). Stockholm Stads riktlinjer för sommargåtor och sommartorg utgår på liknande sätt ifrån att relevanta gator för sommargåtor är gator som inte är huvudvägar för fordonstrafik och gatan ska ha många målpunkter (Stockholm Stad, online, 2016). Liknande resonerar Kärrholm då han lyfter att det vid reglerandet av en gågata är viktigt att se till att gatan uppfyller kriterier som handel (Kärrholm, 2012, s. 44-45). En tillfällig gågata verkar alltså endast fungera och få det positiva resultat som efterfrågas, med mycket folkliv och lite fordonstrafik, om det finns stor tillgång till butiker och restauranger. Kommers spelar alltså stor roll, något som gör att det finns risk att skapa en icke-inbjudande stämning på platsen. Trots att man inte behöver köpa något på platsen kan en så pass tät intensitet av kommers kanske göra att människor som inte vill eller kan spendera pengar kanske inte upplever sig lika välkomna på platsen. Det kan bli ett problem i planeringen att utgå från platser där kommersiella syften spelar stor roll då detta skulle kunna ses som odemokratiskt och med otydliga syften. Risken finns då att en tillfällig gågata kan bli exkluderade istället för att skapa folkliv och trivsel.

Vidare finns det risk för att de tillfälliga platserna blir allt för planerade och att användningen av mallar, strategier och riktlinjer, likt de Stockholm Stad tagit fram, formaliserar en sommargata så pass mycket att den extra dimensionen som den gavs

genom att vara just tillfällig mattas av. Lehtovuori och Ruoppila tar bland annat upp det de kallar för Centraliserad-idealisk inställning (Tabell 3, s. 15) där idén om samarbete inte används utan makten hålls centrerad till myndigheterna. Kanske finns det en risk arbetet med tillfälliga platser som sommargångator formaliseras så pass mycket att dess möjlighet att vara flexibel, inkluderande och färgglad också blir allt för planerad och att skapandet av tillfälliga platser i staden istället blir förknippat med stadsbyggande, långsiktiga mål och dolda agendor för framtiden.

Samtidigt finns det problem med att använda sig av sommargångator om det inte fungerar på lång sikt. Budget och prioriteringar kan ändras och sommargångatan kanske inte blir av varje år. Människor som då använt platsen och vant sig vid att kunna röra sig till fots och cykel kan bli besvikna och uppleva att de givits något bra som sedan tagits ifrån dem. I Friisgatans fall verkar det ursprungliga syftet att göra en permanent lösning som förbättrade stråket mellan Folkets park och Triangeln fallit bort och ersatts av att istället göra endast en liten bit av Friisgatan till sommargångata. Den tillfälliga gågatan, eller andra tillfälliga platser, skulle kunna vara en del av ett långsiktigt stadsbyggande där dialog, test, undersökning och utvärdering spelar stor roll för vad som faktiskt blir permanent. Detta ligger i linje med Lehtovuori och Ruoppilas första sätt att använda tillfälliga platser i planering, Konsekvent (Tabell 3, s. 15). Och skulle för Malmö Stad då innebära att den tillfälliga platsen blir ett naturligt test som ingår i många stadsbyggnadsprocesser. Genomförandet av sommargångatan på Friisgatan är inte helt av den kategorin då framtiden ännu verkar vara oklar och att genomföra testet flera år verkar vara av större betydelse än att införa permanenta åtgärder trots tydliga resultat vid utvärderingar. Möjligtvis förhindrar eller försenar det omtyckta testet med sommargångata att resten av gatan får den upprustning som krävs för att gång- och cykeltrafik ska prioriteras.

En annan negativ aspekt är att olika meningar kring vad platsen ska användas till kan uppstå. Konflikter kan skapas på grund av till exempel olika uppfattningar mellan aktörer som gärna ser att den tillfälliga platsen går tillbaka till sitt ursprungliga syfte och aktörer som använder den tillfälliga platsen och gärna ser att den får vara kvar (Blumner, 2006, s. 9). Detta går att liknas vid Misslewitz, Oswalt och Overmyers strategi Formalisera (Tabell 1, s. 14) där lyckade projekt kan skapa en kritisk massa som vill ha något och använda potentialen av något kortsiktigt till något långsiktigt. Detta är, enligt Misslewitz, Oswalt och Overmyer, en strategi för att använda sig av tillfälliga platser i planeringen men kan kanske också bli ett problem om konflikter kring användningen blir för stora. Detta skulle då kunna innebära att den tillfälliga platsen skapar konflikter och missnöje från flera håll som motverkar att få så bra användning av gatan som möjligt.

De material som används vid en tillfällig gestaltning är oftare av mindre hållbara material än vid investering på lång sikt och att det kan bli av slit och släng karaktär (Bishop och Williams 2012, s. 214). Malmö stad hade ny gestaltning varje år och detta skapar funderingar på var de material de använt sig av tar vägen när vinterhalvåret börjar. Det kan upplevas som en nackdel att varje år använda nytt material istället för att investera i miljömässigt hållbara material som håller länge. Malmö stad hade en relativt lite budget för varje år men att göra flera tillfälliga projekt kan däremot totalt bli stora summor och möjligtvis behövs en planering flera år framåt kring fördelning av pengar till, ännu okända, tillfälliga projekt vilket kan skapa en osäkerhet kring vad

pengarna faktiskt går till och kanske ta från budget som går till långsiktiga projekt används och förvaltas under många år.

Slutligen kan det finnas en nackdel med att användarna på platsen spelar en stor roll för att nå ett lyckat resultat. Att många aktörer är inblandade tror Einarsson är en av grundförutsättningarna för att projekten ska gå att genomföra.

"Just den här grejen sommargågata tror jag är bra att den hänger ihop med aktiviteter, tillexempel uteserveringar. Eller det skulle kunna vara andra aktörer också, föreningar som ville ta gatan i anspråk eller någon som ville odla på ytor men jag tror inte att det bara kan vara kommunen som liksom står för en sån, utan det är nog ändå bra att man gör det tillsammans med några, tillexempel med fastighetsägare" – Einarsson 2018-04-09.

Ett tillfälligt projekt blir på så vis beroende av att människor vill vara med och lägga sin tid på projektet. Och finns inte viljan och tiden hos användarna kan ett projekt som sommargågatan på Friisgatan bli ett projekt där en vision finns hos planeraren som inte kan uppfyllas i verkligheten.

6. Avslutning

Avslutande reflektioner

Genom att studera arbetet med sommargågatan ur vad litteraturen i arbetet tar upp har flera olika sätt kommit upp kring att använda tillfälliga platser i en planeringskontext. Utav dessa verkar de mest användbara sätten att använda sommargångator vara att se dem som en testmöjlighet för att undersöka vilken användning som passar bäst för en plats samt att använda sommargågatan som en typ av medborgardialog kring framtiden för gatan, och andra delar av staden.

Av diskussionen framkommer både för och nackdelar med att använda sommargångator i en planeringsprocess. De mest framstående fördelarna är möjligheten att inkludera fler aktörer i planeringsprocessen. Även möjligheten att testa är en av de stora fördelarna då det ökar sannolikheten att planeringsprocessen resulterar i en stad för människor att vistas och trivas i. Stora möjligheter finns att genom att använda tillfälliga platser i en planeringsprocess skapa ett nytt typ av stadsbyggande, där människor, samarbete och att prova sig fram till lösningar sätts i centrum. Av nackdelarna var de mest påtagliga att det en tillfällig sommargångata kanske ersätter eller försenar investeringar på lång sikt och att inga riktiga lösningar görs för gatan. Ett annat problem är osäkerheten kring vilka trafikregler som gäller vid en tillfällig gångata vilket kan sänka tilltron till de som planerar. Andelen fördelar verkar väga tyngre än nackdelar med att använda sommargångator som en del av planeringsprocessen.

Reflektioner kring arbetssätt och källmaterial

Att använda litteraturstudie som metod har varit bra för att förstå bakgrunden och användningen av tillfälliga platser i en planeringskontext. Flera författare som behandlar ämnet tillfälliga platser delar många åsikter och teorier, likaså är de flesta författare verksamma i USA eller Tyskland. Det hade därför varit bra för arbetet att få in fler källor från andra länder som har skiftande syn på tillfälliga platser samt även litteratur med utgångspunkt ur en svensk kontext.

Fallbeskrivningen har varit viktig för sätta arbetet i en svensk kontext och tillfört många reflektioner kring vilka ringar på vattnet en tillfällig plats kan skapa och hur detta kan sättas in i en verklig planeringskontext. Att undersöka arbete med andra sommargångator och jämföra hade kunnat tillföra ytterligare perspektiv på saken.

Vidare studier

Det hade varit spännande att ta diskussionen kring tillfälliga platser vidare kring hur man kan använda denna typ av platser, och då framförallt testpotentialen med dem, som en naturlig eller obligatorisk del av ett stadsbyggnadsprojekt och hur Malmö kan utvecklas som en tillåtande stad. Ett annat område som en del av litteraturen som lyft är gestaltningen av tillfälliga platser och sommargångator. Det hade varit givande att analysera hur olika gestaltning fungerar på tillfälliga platser.

7. Källförteckning

Otryckta källor

Muntliga källor

Rabe, Olof (2018). Projektsamordnare, Gatukontoret, Intervju på Gatukontoret, Malmö Stad 2018-03-27.

Einarsson, Elin (2018). Landskapsarkitekt, Intervju på Gatukontoret, Malmö stad 2018-04-09.

Elektroniska källor

Gillberg, Jonas (2015-10-15). Malmös hetaste gata. Vinnaren är... Sydsvenskan. Tillgänglig via: <https://www.sydsvenskan.se/2015-10-15/hela-listan-pa-malmos-hetaste-gator> [2018-05-02]

Larsson, Lennart (2016-06-17). Ny strid om trafikkampanj. Tillgänglig via: <http://www.skd.se/2016/06/17/ny-strid-om-trafikkampanj/> [2018-05-18]

Malmö stad (2018). Sommargångator. Tillgänglig via: <https://malmo.se/friisgatan> [2018-05-10]

Stockholm Stad (2018). Levande Stockholm. Stockholm. Tillgänglig via: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Gator-och-torg/Levande-Stockholm/?kontakt=> [2018-04-12]

Svensk byggtjänst (2018). Fler kommuner testar sommargångator. Tillgänglig via: <https://omvarldsbevakning.byggtjanst.se/artiklar/2018/april/fler-kommuner-testar-sommargagator/> [2018-04-20]

Transportstyrelsen (u.d). Gågata och gångfartsområde. Tillgänglig via: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/> [2018-04-12]

Opublicerade rapporter

Borg, Fredrik och Tikkanen Weiszflog, Anja (2017a). *Sommargatan Friisgatan 2017. Utvärdering; samverkansprocess verksamheter*. Ipsos Public Affairs. The Social Research and Corporate Reputation Specialist. Tillhandahållen av Olof Rabe, Gatukontoret. Malmö.

Borg, Fredrik och Tikkanen Weiszflog, Anja (2017b). *Sommargatan Friisgatan 2017. Utvärdering; samverkansprocess boende*. Ipsos Public Affairs. The Social Research and Corporate Reputation Specialist. Tillhandahållen av Olof Rabe, Gatukontoret. Malmö.

Borg, Fredrik och Tikkanen Weiszflog, Anja (2017c). *Sommargatan Friisgatan 2017. Attitydundersökning bland besökare*. Ipsos Public Affairs. The Social Research and Corporate Reputation Specialist. Tillhandahållen av Olof Rabe, Gatukontoret. Malmö.

Malmö Stad. Gatukontoret. (2017). Utvärdering av åtgärder på Friisgatan. Tillhandahållen av Olof Rabe, Gatukontoret. Malmö.

Malmö Stad. Gatukontoret. (2016). Utredning Rådmansvången/Friisgatan. Tillhandahållen av Olof Rabe, Gatukontoret. Malmö.

Stockholm Stad. Trafikkontoret (2016) *Riktlinjer för sommargångata och sommartorg*. Tillhandahållen av Hans-Olov Blom, Trafikkontoret. Stockholm.

Tryckta källor

Bishop, Peter och Williams, Lesley (2012). *The Temporary City*. New York: Routledge.

Bishop, Peter. (2015). From the Subversive to the Serious: Temporary Urbanism as a Positive Force. *Counterpoint*. 3/2015, no 235.

Blumner, Nicole (2006). *Planning for the Unplanned: Tools and Techniques for Interim Use in Germany and the United States*. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.

Burns, Carol och Kahn, Andrea (2005). *Site Matters. Design Concepts. Histories, and Strategies*. New York, London: Routhledge.

Garcia, Anthony och Lydon, Mike (2015). *Tactical Urbanism: Short-term Actions for Long-term Change*. Washington, Covelo och London: Island Press.

Gehl, Jan (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.

Jacobs, Jane (1961). *Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Kahn, Andrea (2015). Building Community. *Architectural Design*. Vol. 85. Nr 3, s. 72-77.

Kärrholm, Mattias (2012). *Retailising Space. Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space*. Farnham och Burlington: Ashgate.

Lehtovuori, Pano och Ruoppila, Sampo. (2012). Temporary uses as means of experimental urban planning. *Serbian Architectural Journal*. no. 2, s. 29-54.

Lundin, Per (2008). *Bilsamhället - ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia förlag.

Misselwitz, Philipp; Oswalt Philipp och Overmyer, Klaus (2013). *Urban Catalyst. The Power of Temporary Use*. Berlin: DOM publishers.

Német, Jeremy och Longhorst, Joern (2013). Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land. *Cities - The international journal of urban policy and planning*. 2014, vol.40. s. 143-150.

Svedberg, Olle (1998). *Planerarnas århundrade. Europas Arkitektur 1900-talet*. Stockholm: Arkitektur Förlag.

Svensson, Tomas (2001). *Konsekvenser för restriktioner för biltrafik i städer*. VTI notat 40–2001. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet: 7 - 32. Väg och Transportforskningsinstitutet.

Tuan, Yi-Fu (1977). *Space and Place. The Perspective of Experience*. Minneapolis, London: University of Minnesota Press

Westin, Sara (2010). *Planerat, alltför planerat: En perspektivistisk studie i stadsplaneringens paradoxer*. Diss. Uppsala: Uppsala Universitet.